

3. 自転車利用環境の整備に関する基本方針と施策体系

3-1 基本方針

1 地域の実状に応じた駐輪場の確保や再整備を進めます。

自転車等を収容する駐輪場が不足している駅周辺では、将来の需要予測を踏まえて駐輪場を確保していくため、既設の駐輪場の立体化や自転車ラック等を活用した収容方法の改善などによって、利用の効率化を進めていきます。

また、駐輪場を新設する必要がある地域では、道路以外の宅地等で用地を確保することを前提としながらも、それが困難な場合は、広幅員の歩道等を活用して駐輪場を整備するとともに、道路の地下空間の活用可能性についても検討していきます。

2 民間主体による駐輪場の確保を促進します。

駐車需要が大きい駅周辺においては、市街地開発事業の施行や開発行為、建築行為の実施にあたって、不特定多数の利用者を対象とした駐輪場の区域内への設置について協力を要請していきます。

集客施設周辺でニーズの高い短時間利用専用の駐輪場の設置を要請していきます。

また、大規模商業施設など特定の用途の建築物を新築・増築する場合には、条例により駐輪場の附置義務（努力義務）が適用されます。今後、施設周辺での放置自転車等の発生状況や来客用の駐輪場の設置状況を勘案しながら、この規定内容の強化や対象となる用途の拡大等の必要性や、民間が主体的に駐輪場を整備・運営しやすいしくみづくりを検討していきます。

3 鉄軌道・バス事業者による駐車対策の主体的・積極的な取組みを促進します。

現在、市が駐車対策を実施するにあたり、鉄軌道事業者やバス事業者から受けている主な協力は、用地の無償又は有償による提供です。今後も、駐車対策に関するそれぞれの責任に応じた役割を果たすよう市としても働きかけを行なうものとします。

特に、鉄軌道事業者に対しては、将来の自転車等の駐車需要予測を踏まえ、市と密接な連携を図りながら、自ら駐輪場を設置するよう働きかけを行うとともに、市が駐輪場を整備する場合に、鉄道高架下や関連施設の未利用地などの無償提供等や利用マナーの啓発活動など、市の駐車対策に対して積極的に協力を行うよう要請していきます。

市は、鉄軌道事業者等が自ら行う駐車対策に対する支援として、駅周辺における鉄軌道事業者等が所有する公共の場所における放置自転車等の撤去をはじめ、駐輪場の周知や利用促進などの協力を行うものとします。

4 利用者のニーズに対応した駐輪場の効率的な管理・運営に努めます。

駐輪場の利用者には、24時間365日いつでも利用したい人と月に数回使う人、駅に近くて便利な駐輪場を利用したい人と低料金を希望する人など、駐輪場の管理・運営にあたっては、さまざまなニーズに対応することが求められています。

そこで、駐輪場の整備・再整備にあわせた機械化や照明灯など場内設備の充実によって、利用者にとって安全・安心かつ利便性の高い駐輪場としていきます。

また、駐輪場の利用しやすさに大きく影響している駅からの距離や場内設備の充実度など、利用者が受ける利便性に応じて料金に格差を設けることや、受益者である利用者の負担の適正化のため、料金改定を行いません。

さらに、レンタサイクルシステムは、一部の自転車利用者にとって自転車を所有することなく必要な時だけ利用できるというメリットがありますが、駐輪場の運営上、限られた駐車スペースを効率的に利用して、収容台数の不足を補う効果も期待できることから、利用者のニーズを踏まえて導入の可能性を検討していきます。

なお、駐輪場の管理・運営については、民間を積極的に活用することについて検討していきます。

5 放置自転車等の撤去体制の充実・強化を図ります。

放置自転車等の抑制や駐輪場の利用促進には撤去が最も効果的であることから、庁内外の関係機関との連携の強化、放置自転車等の保管・返還業務のシステム化などにより保管期間の短縮や返還率の向上に取り組み、自転車保管場の拡充を図りながら、高い頻度で撤去を実施することが可能な体制づくりを行います。

特に、放置自転車等による影響が深刻な駅周辺では、自転車等放置禁止区域の追加指定や撤去回数の増加、追放指導員の重点的配置等による既設の保管場の収容力に依存しない放置自転車等の抑制方法について検討・実施していきます。

移動・保管した自転車等のうち未返還の自転車等については、売却やレンタサイクル等における活用などの有効利用を図っていきます。

自転車等の放置を水際で抑止する重要な役割を担う追放指導員の研修の実施やマニュアルの整備など、人材育成にも取り組んでいきます。

6 放置自転車対策に関するPRやルールの遵守・利用マナーの向上を進めます。

自転車等の利用者に対しては、放置をしないことの必要性について、法令や条例の目的や主旨を踏まえ、わかりやすく伝え理解を促していきます。

市は、放置自転車クリーンキャンペーンや交通安全教室をはじめ、看板やポスター・パンフレットのほか、市政だより、ホームページなどの媒体を活用した市民に対する自転車等の適正かつ安全な利用に関する啓発活動を強化していきます。

また、庁内外の関係機関と連携したイベントの開催や、特に子供を対象とした読本の作成・配布など、自転車の適正かつ安全利用の促進に効果的な教育・啓発活動等を検討し、取り組んでいきます。

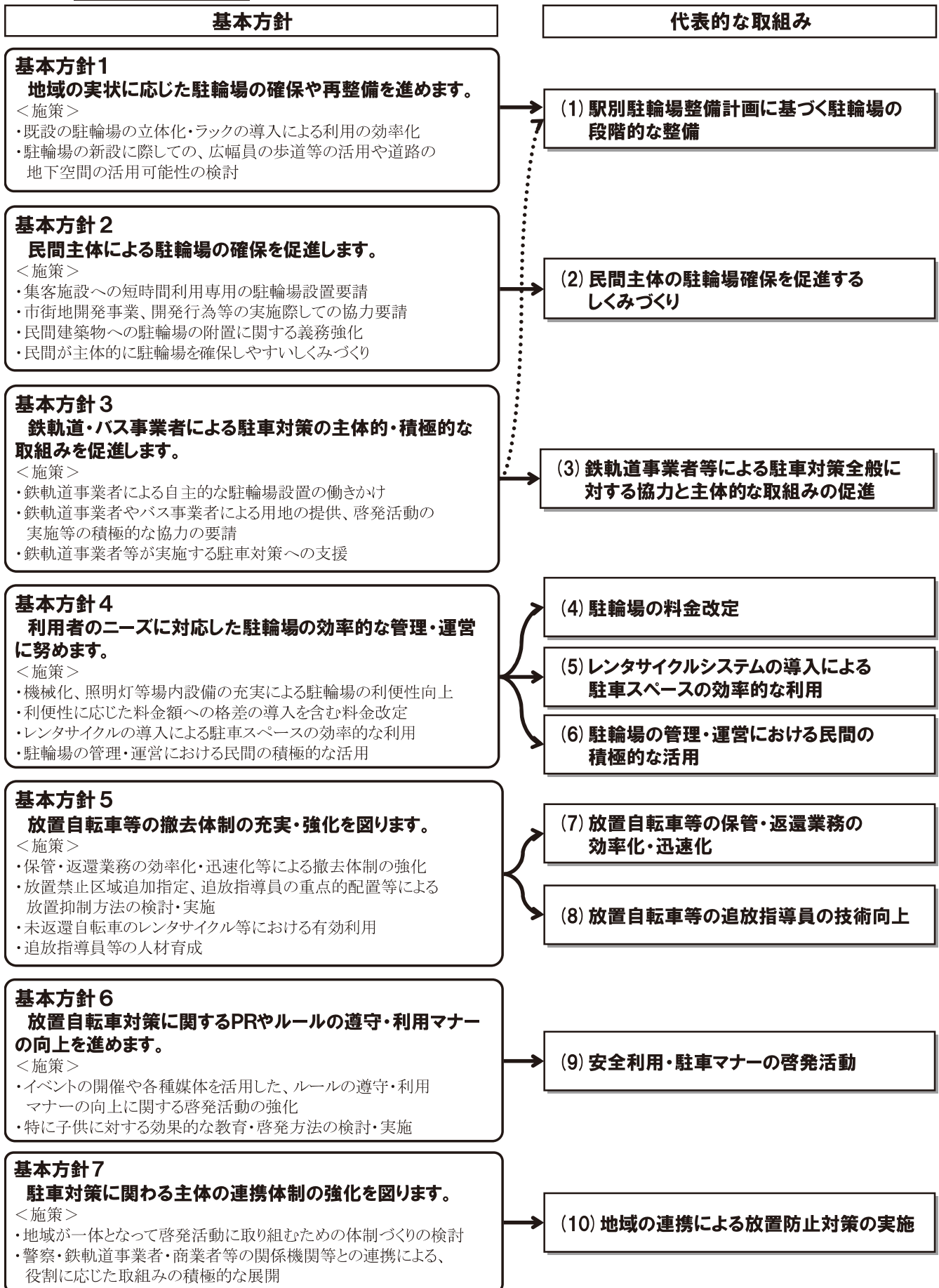
7 駐車対策に関わる主体の連携体制の強化を図ります。

ルールの遵守や利用マナーの向上に関する啓発活動などの駐車対策について、地域と一体となって取り組むための体制づくりのあり方や、自治会等による街頭での啓発活動やパトロール、駐輪場等の案内マップの作成・配布など、地域で取り組むことができる対策のメニューについて検討していきます。

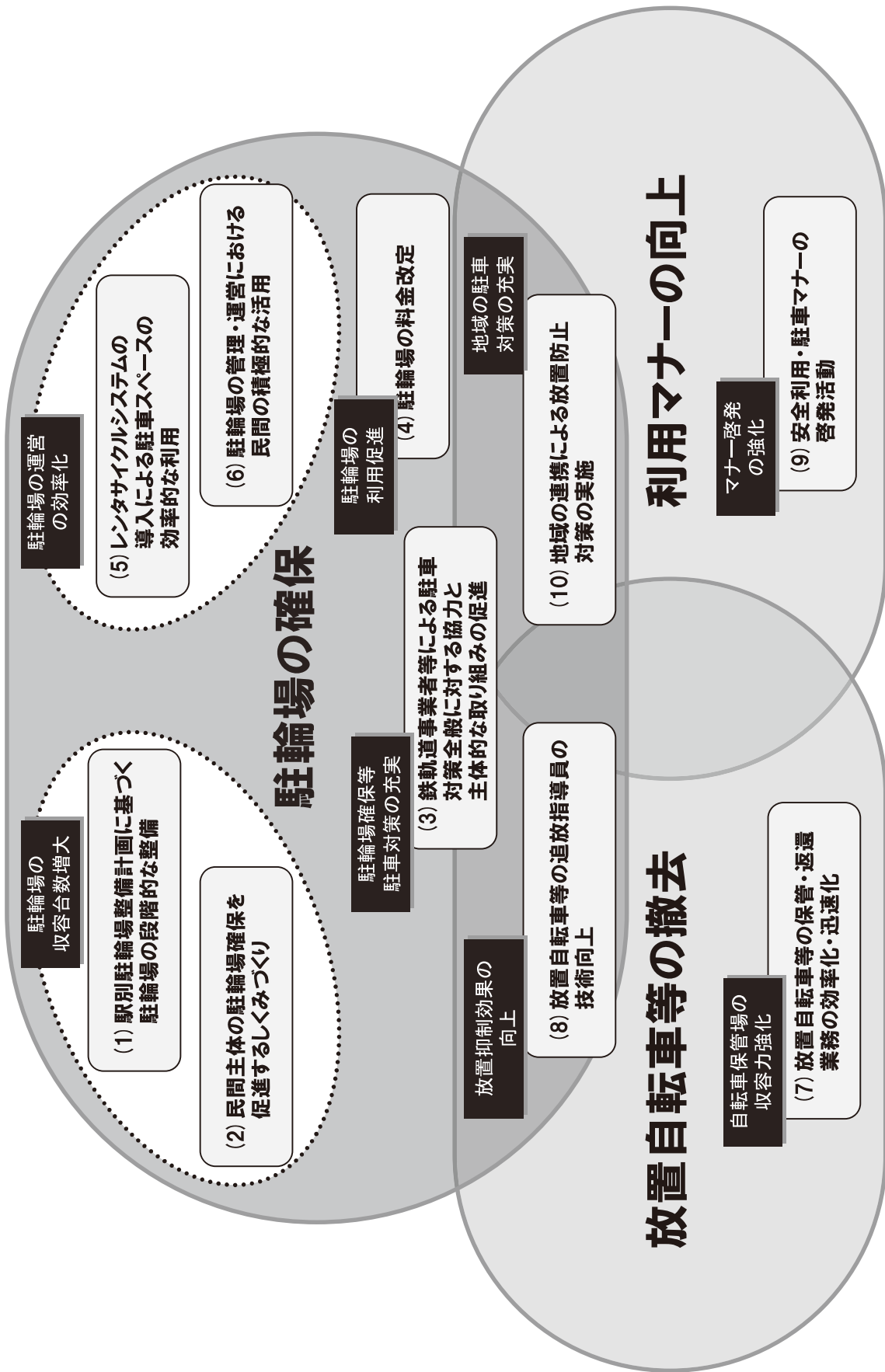
自転車等の利用者に対する啓発活動の実施あたっては、市をはじめとして、交通管理者である警察、大量の駐車需要を発生させている鉄軌道事業者や商業者、自転車等を販売する小売業者など、関係機関等との連携を図りながら、それぞれの役割に応じた取組みを積極的に展開していくものとします。

今後、駐車対策を進めるにあたり、駐車対策に取り組む自治体で構成する全国自転車問題自治体連絡協議会の活動を通して、先進事例等の情報交換や国に対する制度の見直し等に関する要望活動に取り組んでいきます。

3-2 施策体系



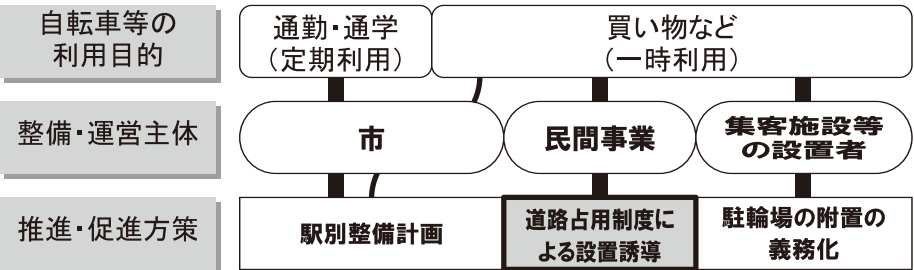
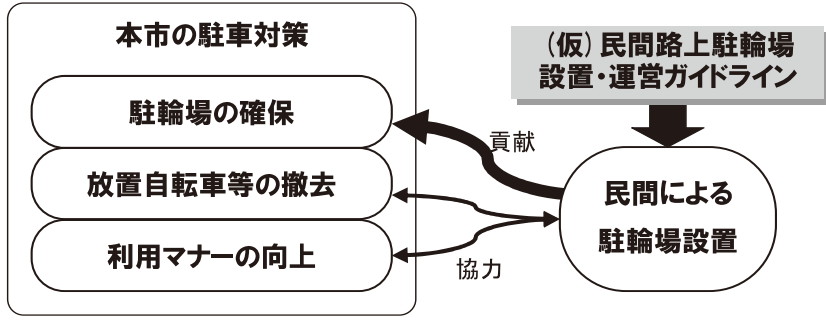
3-3 代表的な取組み
 ■ 代表的な取組みの連関



■実施スケジュール

	前期 (平成20～22年度)	中期 (平成23～25年度)	後期 (平成26年度～)
(1) 駅別駐輪場整備計画に基づく駐輪場の段階的な整備	段階的に整備等を実施 前期：14箇所、3,223台	中期：20箇所、4,429台	後期：11箇所、1,831台
(2) 民間主体の駐輪場確保を促進するしくみづくり	ガイドライン等作成	ガイドライン等の活用による民間駐輪場の設置誘導、及びその他の施策の検討・実施（駐輪場附置の義務化検討）	
(3) 鉄軌道事業者等による駐車対策全般に対する協力と主体的な取組みの促進	駐輪場等の用地提供等、市の駐車対策に対する協力と主体的な取組みの実施		
(4) 駐輪場の料金改定	駐輪場の利用促進 (平成20年4月1日改正条例施行)		
(5) レンタサイクルシステムの導入による駐車スペースの効率的な利用	社会実験等による導入効果の検証	効果の高い駅周辺でのレンタサイクルシステムの本格導入	
(6) 駐輪場の管理・運営における民間の積極的な活用	駐車対策関連業務の一括委託の導入調査・実施準備（保管場の確保を含む）	実施	
(7) 放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化	保管場管理システム検討	保管場管理システムの本格稼働開始	
(8) 放置自転車等の追放指導員の技術向上	実施		
(9) 安全利用・駐車マナーの啓発活動	啓発資料の作成	配布実施	
(10) 地域の連携による放置防止対策の実施		地域別協議会の導入調査・一部地域で実施	各地域で実施

施 策 名	(1) 駅別駐輪場整備計画に基づく駐輪場の段階的な整備
開始予定時期	前期・中期・後期
概要・目的	駅別駐輪場整備計画に基づき、駐輪場の整備・再整備を行う。
取組内容 ・ 実現モデル	<p>■駅別駐輪場整備計画の概要</p> <p>駅別駐輪場整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 確保すべき収容台数 ○ 駐輪場の配置計画、整備手法 ○ 整備時期 <p>※具体的計画は次章に記載</p> <p>■整備・再整備における基本姿勢</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場の確保にあたっては、ラックの導入や立体化などによって既設駐輪場の収容効率を向上させるものとする。それでも不足する場合や自転車等の利用者の動線上に駐輪場がなく、新たに整備する必要がある場合には、鉄道事業者から提供された用地や市の未利用地などを活用して新規に整備を行うものとする。 <p>■整備着手の優先順位の考え方</p> <p>前期：平成20年度～22年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的に、第2次5カ年計画の計画事業に位置づけた駐輪場の整備等を実施。 <p>中期～後期：平成23年度～27年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 前期の対象以外の駐輪場について、当該駅周辺の収容台数の不足の状況に応じて順位付けを行い、段階的に整備を実施する。
期待される効果	<p>◇ 将来需要推計に即した駐輪場の計画的な整備による放置抑制の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来需要推計に即した整備計画であることから、収容台数の不足台数や不足の発生時期などに応じて計画的に整備を進めていくことができ、収容台数の不足に起因した放置を抑制することができる。
課題と対応方針	<p>◆ 他の事業との調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場の整備を円滑に行うため、関連する他の事業との調整を図りながら実施していく必要がある。

施 策 名	(2) 民間主体の駐輪場確保を促進するしくみづくり
開始予定時期	前期 ・ 中期 ・ 後期
概要・目的	平成 18 年 11 月の道路法施行令の改正により制度化された道路占用による民間の路上駐輪場の設置を促進して、官民による駐輪場確保に取り組む。
取組内容 ・ 実現モデル	<p>■民間駐輪場に期待する役割</p>  <p>■道路占用許可制度を活用した民間駐輪場の設置促進</p> <p>官民による駐輪場確保を推進していく観点から、道路占用による民間の路上駐輪場の設置が可能となったことについて広く周知することが必要となっている。</p> <p>そこで、道路占用許可の基準や許可条件について分かりやすく解説した(仮)民間路上駐輪場設置・運営ガイドラインなどの資料を作成・頒布する。</p> <p>さらに、情報提供にとどまらず、駅別駐輪場整備計画に位置づけている歩道上の駐輪場については、これを市に代わって整備し、管理・運営を行うなど、駐車対策そのものの外部委託についても検討する。</p> 
期待される効果	<p>◇官民による駐輪場の確保による駐車対策の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 市だけでなく、民間とともに駐輪場を確保していくことで駐輪場の不足の早期解消が期待される。 <p>◇利用者ニーズに対する官民の役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> 市による通勤・通学者向けの駐輪場に加えて、買い物利用向けの短時間利用の駐輪場を民間が設置することで、駐車対策の充実が期待される。
課題と対応方針	<p>◆集客施設の新・増築時の駐輪場附置の義務化</p> <ul style="list-style-type: none"> 集客施設の利用者向けの駐輪場の設置は施設設置者の役割であり、民業としての路上駐輪場だけでは施設利用者の駐車需要に対応することは困難であるから、条例による施設への駐輪場の附置義務化についても検討を進めていく必要がある。

施 策 名	(3) 鉄軌道事業者等による駐車対策全般に対する協力と主体的な取組みの促進
開始予定時期	前期 ・ 中期 ・ 後期
概要・目的	自転車等の駐車対策の実効性を高めるため、市と鉄軌道事業者等の協力と鉄軌道事業者等の自主的な取組みにより、対策を実施していく。
取 組 内 容 ・ 実 現 モ デ ル	<p>■ 鉄軌道事業者等との連携による市の駐車対策</p> <p>○駐輪場の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市は、駅別駐輪場整備計画(次章参照)に示した、鉄道事業者による駐輪場用地の提供などの協力を受けて、駐輪場の整備を推進する。 ・ また、市が駐車対策を実施するために鉄軌道事業者等の協力が必要となった場合は、随時協議・調整を行う。 <p>〔 なお、鉄軌道事業者は、自ら駐輪場を設置しこれを運営するよう、努めることとする。 〕</p> <p>○利用マナーの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車等の利用者に対する利用マナーの啓発や駐輪場の案内にあたっては、鉄軌道事業者等と連携の下で実施する。 <p>〔 なお、鉄軌道事業者等は、駅構内などの管理施設や管理地への掲示・配布等の協力を要請した場合は積極的に協力するとともに、自ら、車内・構内のアナウンス、チラシ・ポスターなどの各種媒体を活用して、駅周辺への自転車等の放置防止に関する啓発活動を広く継続的に実施するものとする。 〕</p>
期待される 効 果	<p>◇駐輪場確保の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場用地の提供などを駅別駐輪場整備計画に具体的に盛り込むことで、計画的な整備が促進される。 <p>◇自転車等の利用者に対する情報提供・周知の手段の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 従来の駐輪場や公共施設に加えて、駅構内などに場を広げることにより、情報提供・周知の効果が増大する。
課題と対応 方 針	<p>◆協力体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総合計画の進捗管理や新たな課題に対応するため、市と鉄軌道事業者等が駐車対策全般に関して、より密接な協力関係を構築する必要がある。

<p>施策名</p>	<p>(4) 駐輪場の料金改定</p>
<p>開始予定時期</p>	<p>前期・中期・後期</p>
<p>概要・目的</p>	<p>駐輪場の利用促進や受益者負担の適正化を図るため、料金改定を行う。</p>
<p>取組内容 ・ 実現モデル</p>	<p style="text-align: center;">駐輪場の利便性に応じた定期利用料金への格差導入</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>改定前 月額700円</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>改定後 月額400円～2000円</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">※料金は、改定前後ともに本市住民で一般の方が自転車を利用する場合です。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>定期利用料金 = 上限額 (2,000円) × 格差率 (10%～100%) × 利用階の補正 (30%～100%) × 利用率の補正 (50%未満は1/2減額)</p> </div> <p>◇算定式について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上限額 …整備・管理運営コストをもとに、他都市の料金設定事例等を考慮し決定 (参考) 政令市の料金設定 平均1,985円、16市中11市で2千円以上 市内の駅近傍の自動車駐車場の月極料金の自転車1台分の面積相当の料金1,873円 ・ 格差率 …利便性の評価点に応じた上限額に対する当該駐輪場の料金の割合を決定 ・ 補正 …利用階/立体・地下駐輪場の昇降時の労力や入出庫時間を考慮するもの …利用率/低利用率の駐輪場の利用を促進するために料金を抑えるためのもの
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◇利用者間の不公平感の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性又は料金額で駐輪場を選択でき、不公平感が解消される。 ◇計画的な駐輪場整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な経費が確保され、駐輪場を計画的に整備できる。 ◇駐輪場経営への民間参入による駐車対策の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 民間が駐輪場経営に参入可能な環境が整い、駐輪場の整備が促進される。
<p>課題と対応方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆駐輪場の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 料金改定に関するPRをはじめ、放置自転車等の撤去の強化、利用マナーの向上に関する施策をあわせて実施し、駐輪場の利用促進に取り組む必要がある。 ◆市の駐輪場整備の推進と民間駐輪場の設置促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場が不足している駅周辺では、駅別駐輪場整備計画に基づき早期に整備を行うとともに、民間が駐輪場経営に参入しやすい環境となることから、道路占用制度を活用した民間駐輪場の設置を促進する。

施 策 名	(5) レンタサイクルシステムの導入による駐車スペースの効率的な利用
開始予定時期	前期 ・ 中期 ・ 後期
概要・目的	駐輪場の収容台数が不足している駅周辺において、1台の自転車を複数の利用者が共用することで、限られた駐車スペースの有効利用を図る。
取 組 内 容 ・ 実 現 モ デ ル	<p style="text-align: center;">既成市街地などでの駐輪場の整備・拡充にかかる課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車等の収容台数が不足している、または不足が見込まれるが、新たな用地確保が難しいため、十分な収容台数の確保の目処が立たない地域がある。 ・ そのような地域のうち、幕張駅、鎌取駅などでは、駅から学校・職場に向かう利用者が多いことから、夏季休暇期間などにはその自転車が利用されずに駐輪場に置かれたままとなり、あふれかえる状況が発生している。 <p style="text-align: center;">レンタサイクルシステムの導入</p> <p>【導入条件】 駐輪場が不足し、または不足することが見込まれるが、早急に駐輪場の確保ができない駅で、同一時間帯での乗り入れと出発する台数が同程度であること。</p>
期待される 効 果	<p>◇ソフト施策による駐車スペースの効率的な利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1台の自転車を2人の利用者で共用するため駐車スペースが半分でもかなえ、新規整備に比べて財政的負担が低減されることから、駐輪場の不足が早期に解消できる。 <p>◇引取りのない撤去した自転車の有効利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車として撤去した自転車で見取りのなかったものをレンタサイクルシステムで有効利用できる。
課題と対応 方 針	<p>◆利用者ニーズの把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の共用に抵抗がある利用者もいることから、レンタサイクルシステム導入にあたり、社会実験等でニーズを把握し、あわせてシステムの完成度を高めた後、実施箇所を増やしていく必要がある。 <p>◆安全な自転車を提供するための体制整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車のメンテナンスや防犯登録、損害保険の加入など、安全な自転車を利用者へ提供するための体制を整備する必要がある。